Vergleichstest Japaner gegen Deutsche

Toyota Starlet DLX 1,0 gegen Ford Fiesta 1,1 S

abgestimmt. Kurvenreiche Passagen sind eine Freude mit ihm. Er liegt satt auf der Straße und folgt den Lenkbefehlen des Fahrers absolut exakt. Das kleine, flachstehende Lenkrad erfordert in engen Kurven aber einen festen Zugriff: Die Lenkkräfte sind recht hoch. Außerdem ist der Wendekreis von 10,5 Meter nur Mittelmaß. Der Toyota schafft das in nur 9,6 Meter. Nachteil der straffen Fiesta-Abstimmung: Auf schlechter Wegstrecke werden die Insassen durchgeschüttelt. Die Karosserie zeigt sich dabei aber sehr solide: Klappergeräusche sind ihr fremd.

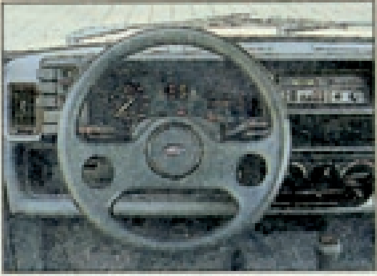
Fiesta-Karosserie: solide

Der Starlet ist weicher abgestimmt, verträgt deshalb sportliche Fahrweise nicht so gut wie der Fiesta. Er nimmt die Bodenwellen zwar sanfter, neigt aber vor allem bei voller Beladung eher zum Aufschaukeln. Und drinnen ist's im Japaner viel lauter als im deutschen Konkurrenten. Auch die Lenkung kann im Starlet nicht überzeugen: Sie vermittelt keinen guten Fahrbahnkontakt. Großen Anteil an dem unguten Gefühl bei schneller Fahrt im Toyota haben vor allem aber die Sitze, die zuwenig Seitenhalt bieten und auf Dauer für Rückenschmerzen sorgen.

Bei scharfer Kalkulation ist der 13 390 Mark teure Japaner sicher eine Überlegung wert. Zumal auch die Unterhaltskosten günstiger sind. Ihm fehlt allerdings die Solidität und Reife eines Ford Fiesta, und deshalb ist der höhere Preis des deutschen Dauerrenners (14 750 Mark), leicht zu verschmerzen. Die Differenz holt man außerdem beim Wiederverkauf leicht wieder raus. ■



Die Starlet-Instrumentierung ist praxisgerecht, Hebel und Schalter passen. Das Armaturenbrett sieht aber etwas billig aus



Das Cockpit des Fiesta wirkt im Vergleich zum Toyota moderner, aufgeräumter und istaußerdembedienungsfreundlich



Die Rücksitzbank des Toyota ist zweiteilig. So bleibt auch bei sperrigen Gütern Platz für Mitreisende. Fassungsvermögen: 906 Liter

Die Ladefläche des Fiesta ist glattflächig, die Ladekante schön tief. Bei umgelegter Sitzbank faßt der Kofferraum 900 Liter

Testwerte

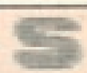
	Toyota Starlet DLX 1,0	Ford Fiesta 1,1 S
Preis: ❶	13 390 Mark	14 750 Mark
Benzinverbrauch: ❷	4,5l/6,4l/6,1l Normal	4,8l/6,8l/6,4l Super
Testverbrauch:	6,3l	7,4l
Höchstgeschwindigkeit:	149 km/h	145 km/h
Beschleunigung:	0–100 km/h in 15,3 Sek.	0–100 km/h in 17,0 Sek.
60–120 km/h im 4./5. Gang:	25,4/34,6 Sek.	32,9/38,5 Sek.
Maximale Zuladung:	448 kg	420 kg
Wartungsintervalle:	alle 20 000 km	alle 20 000 km
Inspektionskosten: ❸	200–250 Mark	180–300 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ❹	steuerbefr. (42 Mon.)	237,60 Mark
Haftpflichtversich.: ❺	855 Mark	855 Mark

STARLET

Technische Daten

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, Hubraum 999 ccm, Bohrung × Hub 70,5 × 64 mm, Verdichtung 9,0, 40 kW (54 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 75 Nm bei 3800/min, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen vorn, Verbundlenkerachse mit Längslenkern und Drehstab hinten, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Anhängelast gebremst/ungebremst 800/400 kg, Tankinhalt 40 Liter.

FIESTA



Technische Daten

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, Hubraum 1117 ccm, Bohrung × Hub 74 × 65 mm, Verdichtung 9,5, 37 kW (50 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 83 Nm bei 2700/min, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Zugstreben vorne, Hinterachse an zwei Längslenkern und einem Querlenker geführt, Schraubenfedern, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Anhängelast gebremst/ungebremst 800/400 kg, Tankinhalt 40 Liter.

Mazda RX-7 gegen Porsche 924 S

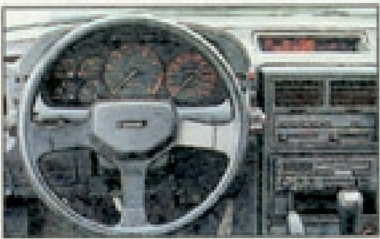
Original und Fälschung?

Die Ähnlichkeit verblüfft: Stünden nicht Name und Typenbezeichnung unübersehbar an Bug und Heck des flachen, eleganten Sportwagens, fast jeder würde ihn als ein Modell aus der Zuffenhausener Sportwagenschmiede Porsche identifizieren. Der neue Mazda RX-7 ist stylistisch eine Mischung aus Porsche 928 und 924 – nicht ganz so aggressiv wie der 100 000-Mark-Supersportwagen, aber moderner gezeichnet als der schon zehn Jahre alte 924.

Die Ähnlichkeit scheint gewollt. Der RX-7 soll genau jene Kunden locken, die sich bislang im Hause Porsche umsahen. Die Eckdaten beweisen das. Preis: 41 800 (Porsche 43 250), Leistung 150 PS (Porsche 150 PS), Höchstgeschwindigkeit 216 km/h (Porsche 219 km/h). Doch trotz der gleichen Charakterzüge: Im Herzen sind der Mazda RX-7 und der Porsche 924 S grundverschiedene Sportwagen. Unter der Haube des 924 S sitzt der bekannte Vierzylinder-Reihenmotor, der in nahezu gleicher Form auch im 944er Dienst tut. Im Mazda aber arbeitet ein Triebwerk, das an Genialität prinzipiell nicht zu überbieten ist: Der von dem Deutschen Felix Wankel in den 50er Jahren konzipierte Kreiskolbenmotor arbeitet ohne Kurbelwelle, Pleuel und Ventile. Anstelle von auf und ab gehenden Kolben verrichtet ein umlaufender Kreiskolben die kraftspendende Arbeit.

Mazda ist übrigens der einzige Hersteller, der diese Antriebsart konstruktiv pflegt – mit unterschiedlichem Erfolg. Zuverlässigkeit ist mittlerweile kein Thema mehr, wohl aber der Verbrauch des Zweischeiben-Wankelmotors. Die Mazda-Techniker haben es immer noch nicht

Bitte blättern Sie um



Das Cockpit des RX-7: praxisgerecht, übersichtlich – Heizungs- und Lüftungsanlage ist nur mittelmäßig



Schlimm anzusehen: Die mittlere Instrumentenkonsole des Porsche 924 S sieht aus wie nachträglich montiert



Der Wankelmotor des RX-7 ist wartungsfreundlich. Dafür schluckt er aber viel



Der Reihen-Vierzylinder des 924 S ist ein Muster an Laufkultur. Und er ist sparsam

Testwerte

	Mazda RX-7	Porsche 924 S
Preis: ❶	41 800 Mark	43 250 Mark
Benzinverbrauch: ❷	10,2l/12,1l/16,9l	6,1l/8,1l/12,3l
Testverbrauch:	14,8 l Normal, bleifrei	11,8 l Super, bleifrei
Höchstgeschwindigkeit:	216 km/h	219 km/h
Beschleunigung:	0–100 km/h in 8,9 Sek.	0–100 km/h in 8,8 Sek.
60–120 km/h im 4./5. Gang:	14,1/22,0 Sek.	15,8/21,8 Sek.
Maximale Zuladung:	460 kg	320 kg
Wartungsintervalle:	alle 10 000 km	alle 20 000 km
Inspektionskosten: ❸	250–350 Mark	ca. 800 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ❹	196 Mark	steuerbef. (49 Mon.)
Haftpflichtversich.: ❺	1250 Mark	1250 Mark

RX-7

Technische Daten

Zweischeiben-Rotationskolbenmotor, 110 kW (150 PS) bei 6500/min., max. Drehmom. 182 Nm bei 3000 /min., Einspritzanlage, Fünfganggetr., Einzelradaufhäng. vo. u. hi., Scheibenbremsen vo. u. hi., Leergewicht 1240 kg, Tankinh. 63 Liter.



924 S

Technische Daten

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 2479 ccm, 110 kW (150 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 195 Nm bei 3000/min., Einspritzanlage, Fünfganggetriebe, Einzelradaufhängung vo. u. hi., Leergewicht 1190 kg, Tankinhalt 66 Liter.



Fotos: Matthias Nyary

❶ Listenpreis (Grundausstattung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzl. noch rd. 500 Mark Überführungskosten dazu. ❷ Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europ. Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konst. 90 km/h, konst. 120 km/h und im Stadverkehr. ❸ Kosten f. großen Regelservice ohne evtl. zusätzl. anfallende Reparaturarbeiten. ❹ Bei jährl. Zahlweise. ❺ 100 % Beitragssatz bei jährl. Zahlweise in der Regionalklasse drei.

unvergleichlich männlich

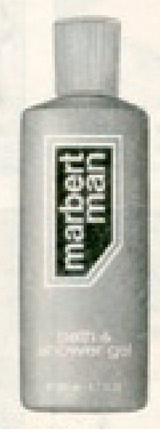
marbert man



After Shave
30 ml 9.95 DM



Eau de Cologne Spray
30 ml 9.95 DM



Bath & Shower Gel
200 ml 9.90 DM



Shaving Foam
150 ml 9.90 DM



Shaving Cream
100 ml 9.50 DM

unverbindliche Preisempfehlung

Vergleichstest Mazda RX-7 gegen Porsche 924 S



Härtetest auf dem Nürburgring: Mazda (links) und Porsche nahmen sich keinen Meter ab. Die Fahrwerke vertragen in Kurven mehr als sich die meisten Fahrer zutrauen werden

Foto: Brian Chittock

Fortsetzung von Seite 8

geschafft, den Durst auf ein Maß herunterzuschrauben, das Porsche vorgegeben hat: Der mit Katalysator ausgerüstete 924 S verbrauchte durchschnittlich 11,8 Liter Normal-Bleifrei. Und auch bei Autobahn-Hetze flossen nie mehr als 13,5 Liter durch die Einspritzanlage. Die Vergleichswerte des RX-7 dagegen: 14,8 Liter und 17 Liter Normal-Bleifrei. Bei 63 Liter Tankinhalt heißt das auf der Autobahn, möglichst alle 350 Kilometer an die Zapfsäule. Das ist ärgerlich, denn der RX-7 ist für hohe Reisegeschwindigkeiten gut. Die Motor- und Windgeräusche werden nie lästig. Nur, dem deutschen Konkurrenten auf der Autobahn auf den Fersen zu bleiben, das fällt dem Mazda-Piloten schwer. Das liegt am langen fünften Gang. Wer es eilig hat, muß öfter in den vierten zurückschalten. Doppelter Grund, für die exakte und leichtgängige Schaltung dankbar zu sein.

Wer den Mazda scheucht, riskiert allerdings auch einen hohen Ölverbrauch. Bis zu 1,5 Liter auf 1000 Kilometer. Doch Erfahrungswerte lehren, daß der Ölverbrauch mit zunehmender Laufleistung des Triebwerks zurückgeht. Der Wankelmotor braucht nämlich eine gewisse Fahrstrecke (zirka 10 000 Kilometer), bis sich die Dichtleisten des Kreiskolbens eingelaufen haben.

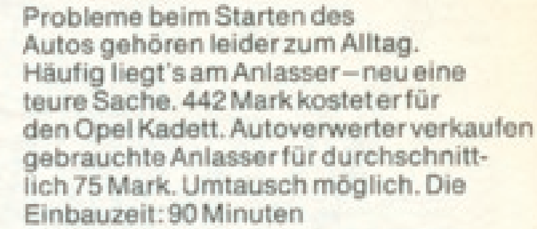
Die Fahrfreude gibt's aber von Anfang an. Der Mazda hat eine prima leichtgängige und sehr direkte Lenkung. Und: Je schneller man fährt, desto weniger hilft die Servo-Unterstützung. Das bringt ein sicheres Fahrgefühl bei hohem Tempo. Der 1240 Kilogramm schwere Sportler ist mit dieser Servolenkung auch ungemein handlich. Bei Höchstgeschwindigkeit verlangt er dennoch etwas Fingerspitzengefühl. Er reagiert außerdem etwas empfindlicher auf Bodenwellen und Querfugen als der Porsche. Denn der läßt sich so gut wie gar nicht aus der Ruhe bringen. Stur zieht er seine Bahn. Das ändert sich nur in engen Kurven: Hier verlangt der Porsche kräftige Hände, weil seine Lenkung nicht servounterstützt wird.

Wegen der insgesamt komfortableren Abstimmung neigt sich der Porsche in zügig durchfahrenen Kurven auch beachtlich zur Seite. Aber das ist nur Schau. Denn der Porsche taugt für sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten. Empfindlich reagiert er allerdings, sobald in Kurven Gas weggenommen wird: Das Heck drängt mit Nachdruck zum Kurvenaußenrand und ist nur mit sofortigem Gegenlenken wieder einzufangen.

Das kann der RX-7 besser. Er schiebt in schnellen Kurven zunächst mit den Vorderrädern nach außen. Geht der Fahrer dann vom Gas, schiebt er ganz sanft mit dem Heck nach. Dabei liegt der Wagen buchstäblich wie ein Brett auf der Fahrbahn. Nachteil: Das Fahrwerk bietet wenig Komfort. Kurze Schläge verdaut die Federung schlecht. Das Porsche-Fahrwerk dagegen schluckt auch kurze Bodenwellen sehr effektiv. Was der 924er in Sachen Federungskomfort bietet, kann der Mazda indes in puncto Ausstattung beinahe wieder wettmachen: Die Sitze sind sehr komfortabel und lassen sich je nach Fahrergröße hervorragend justieren. Außerdem bieten sie – im Gegensatz zu den Porsche-Sitzen – guten Seitenhalt. Überhaupt vermittelt das Mazda-Interieur eine sehr gediegene Atmosphäre. Armaturen und Schalter sind günstig plaziert: Alles wirkt etwas wertvoller als im Porsche. Die Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole des 924 S sehen beispielsweise so aus, als seien sie nachträglich installiert. Die Verarbeitungsqualität liegt offenbar nicht auf dem sonst üblichen Porsche-Niveau. Ein Indiz dafür sind auch kleine Wasserlachen im Fußraum, die sich nach der Außenwäsche in unserem Testwagen sammelten. Bei dieser hochkarätigen japanischen Konkurrenz sollte Porsche das schnell ändern. ■

Selbermachen

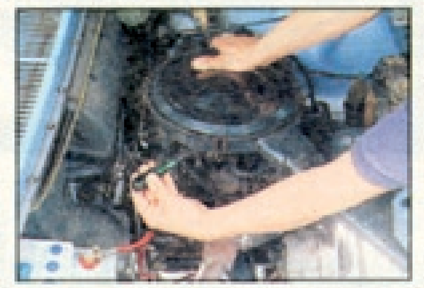
75 Mark – und Ihr Auto startet wieder wie neu



Probleme beim Starten des Autos gehören leider zum Alltag. Häufig liegt's am Anlasser – neu eine teure Sache. 442 Mark kostet er für den Opel Kadett. Autoverwerter verkaufen gebrauchte Anlasser für durchschnittlich 75 Mark. Umtausch möglich. Die Einbauzeit: 90 Minuten



1 Beginn: Batterie abklemmen. Immer zuerst am Minuspol, da sonst ein Kurzschluß entstehen kann



2 Als nächstes muß der Luftfilter runtergenommen werden. Klemmschrauben dafür sitzen unterm Gehäuse



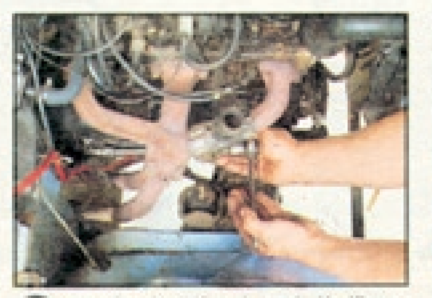
3 Jetzt müssen Sie den Motor auf der rechten Seite mit den beiden Holzklötzen abstützen, damit Sie den rechten Motorhalter lösen können. Das ist erforderlich, um an den Anlasser heranzukommen



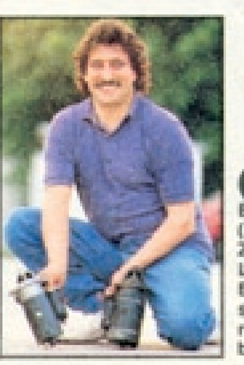
4 Der rechte Motorhalter ist mit drei Schrauben (am Motorblock) und einer Mutter (am Gummipuffer des Längsträgers) befestigt. Wenn Sie die gelöst haben, können Sie den Halter herausnehmen



5 Schrauben Sie die Kabelanschlüsse am Magnetschalter ab. Das Kabel dabei festhalten, damit der Kabelschuh nicht abbricht



6 Mit Steckschlüssel und Verlängerung Befestigungsschrauben lösen – rausdrehen. Den Anlasser rausziehen



7 Anlasser mit dem Ersatz vergleichen (Anschlüsse, Zähnezahl, Lochabstand). Einbau schrittweise rückwärts wie beim Ausbau



Holzklötze, Ringschlüssel 12–13, 14–15, Gabelschlüssel 8–13, Imbus 8 mm, Schraubenzieher, Knarre, Steckschlüssel 13 mm

Fotos: Daniel Fortmann